II

(Neleģislatīvi akti)

REGULAS

KOMISIJAS ĪSTENOŠANAS REGULA (ES) 2020/587

(2020. gada 29. aprīlis),

ar ko groza Īstenošanas regulu (ES) Nr. 1206/2011, ar ko nosaka prasības gaisa kuģa identifikācijai uzraudzības nolūkos Eiropas vienotajā gaisa telpā, un Īstenošanas regulu (ES) Nr. 1207/2011, ar ko nosaka prasības uzraudzības veiktspējai un savstarpējai savietojamībai Eiropas vienotajā gaisa telpā

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību,

ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes 2018. gada 4. jūlija Regulu (ES) 2018/1139 par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas jomā un ar ko izveido Eiropas Savienības Aviācijas drošības aģentūru, un ar ko groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 2111/2005, (EK) Nr. 1008/2008, (ES) Nr. 996/2010, (ES) Nr. 376/2014 un Direktīvas 2014/30/ES un 2014/53/ES un atceļ Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 552/2004 un (EK) Nr. 216/2008 un Padomes Regulu (EEK) Nr. 3922/91 ([1]), un jo īpaši tās 44. panta 1. punkta a) apakšpunktu,

tā kā:

(1) Lai nodrošinātu gaisa kuģu, lidostu, gaisa satiksmes pārvaldības, aeronavigācijas un Eiropas gaisa satiksmes pārvaldības tīkla drošu un efektīvu darbību, ir jāparedz daži darbības noteikumu uzlabojumi saistībā ar gaisa telpas izmantošanu, gaisa kuģu aprīkojumu un gaisa satiksmes pārvaldības un aeronavigācijas pakalpojumu sistēmām un to komponentiem, kas vajadzīgi gaisa telpas izmantošanai. Tāpēc Komisijas Īstenošanas regulā (ES) Nr. 1206/2011 ([2]) un Komisijas Īstenošanas regulā (ES) Nr. 1207/2011 ([3]) būtu jāparedz jaunas un atjauninātas ar drošību saistītas savietojamības prasības.

(2) Ņemot vērā pieredzi, kas gūta, īstenojot gaisa kuģos uzstādīto uzraudzības sistēmu spēju un uz zemes esošo sistēmu spēju apstrādāt datus, gaisa kuģos efektīvi un laikus jāuzstāda aprīkojums, kas vajadzīgs, lai pilnībā izmantotu uzraudzības ķēdi un noteiktajos termiņos gūtu gaidītos ieguvumus. Lai nodrošinātu skaidrību par to, kuri gaisa kuģi ir jāaprīko un uz kuriem attiecas atbrīvojums no prasībām par gaisa kuģu aprīkošanu, būtu jāgroza kritēriji, saskaņā ar kuriem piemēro atbrīvojumus no minētajām prasībām. Vienlaikus kopējam aprīkoto gaisa kuģu skaitam būtu jāpaliek efektīvam un nebūtu jārada nepamatots ekonomiskais slogs.

(3) Ievērojams skaits aprīkoto gaisa kuģu jau ir sertificēti saskaņā ar starptautisko standartu par gaisa kuģos uzstādīto uzraudzības sistēmu daļām un ierīcēm, kas atbilst 10. pielikumam Čikāgas konvencijā, IV sējums, trešajam izdevumam, ieskaitot visus grozījumus līdz Nr. 77. Minētais standarts ir pilnībā saderīgs ar paredzētajām uzraudzības sistēmām. Nosakot, ka obligāti jāizmanto standarts, kas atbilst 10. pielikumu Čikāgas konvencijā, IV sējums, ceturtajam izdevumam, ieskaitot visus grozījumus līdz Nr. 85, kā šobrīd noteikts Īstenošanas regulas (ES)

([1]) OV L 212, 22.8.2018., 1. lpp.

([2]) Komisijas 2011. gada 22. novembra Īstenošanas regula (ES) Nr. 1206/2011, ar ko nosaka prasības gaisa kuģa identifikācijai uzraudzības nolūkos Eiropas vienotajā gaisa telpā (OV L 305, 23.11.2011., 23. lpp.).

([3]) Komisijas 2011. gada 22. novembra Īstenošanas regula (ES) Nr. 1207/2011, ar ko nosaka prasības uzraudzības veiktspējai un savstarpējai savietojamībai Eiropas vienotajā gaisa telpā (OV L 305, 23.11.2011., 35. lpp.).

Nr. 1207/2011 II pielikumā, tiktu radīts nepamatots ekonomiskais slogs. Tāpēc par prasību minimumu būtu jāuzskata standarts, kas atbilst 10. pielikumam Čikāgas konvencijā, IV sējums, trešajam izdevumam, ieskaitot visus grozījumus līdz Nr. 77. Tāpēc būtu jāgroza Īstenošanas regulā (ES) Nr. 1207/2011 noteiktie minimālie tehniskie standarti, kas jāievēro gaisa kuģu ekspluatantiem.

(4) Valsts gaisa kuģi, kurus izmanto vispārējā gaisa satiksmē, būtu jāaprīko ar darbderīgiem sekundārā novērošanas radara atbildētājiem atbilstoši civilās aviācijas gaisa kuģiem piemērojamām prasībām, kas noteiktas Īstenošanas regulas (ES) Nr. 1207/2011 5. panta 5. punkta a) un c) apakšpunktā. Procedūrām un nosacījumiem, ko piemēro valsts gaisa kuģiem, kurus nevar aprīkot ar darbderīgiem sekundārā novērošanas radara atbildētājiem, būtu jāpaliek tādiem, kā noteikts Īstenošanas regulas (ES) Nr. 1207/2011 8. pantā.

(5) Prasības par oficiālu vienošanos par uzraudzības datu apmaiņu starp aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem būtu jāgroza, lai atspoguļotu pašreizējos datu izplatīšanas scenārijus, ar kuriem veicina uzraudzības datu apmaiņu un izvairās no pārāk lielas datu sniedzēja noslodzes.

(6) Lai nodrošinātu valsts gaisa kuģu darbību efektivitāti, Eiropas gaisa satiksmes pārvaldības (*ATM*) sistēmai vajadzētu spēt nodrošināt, ka tiem valsts gaisa kuģiem, kas veic sensitīvas darbības un mācības, ir iespējams piešķirt diskrētus *SSR* kodus, un tāpēc Īstenošanas regula (ES) Nr. 1206/2011 būtu attiecīgi jāgroza.

(7) Covid-19 pandēmijas uzliesmojums un tās ietekme uz aviācijas nozari gaisa kuģu ekspluatantiem ir radījusi neparedzētus šķēršļus darbībām, kuras veic, lai gaisa kuģi atbilstu dažām Īstenošanas regulas (ES) Nr. 1207/2011 prasībām. Tāpēc Īstenošanas regulas (ES) Nr. 1207/2011 5. panta 5. punktā, 8. panta 1. punktā un 8. panta 2. punktā gaisa kuģu ekspluatantiem noteiktais termiņš būtu jāatliek līdz 2020. gada 7. decembrim un Īstenošanas regula (ES) Nr. 1207/2011 būtu attiecīgi jāgroza.

(8) Tāpēc Īstenošanas regula (ES) Nr. 1206/2011 un Īstenošanas regula (ES) Nr. 1207/2011 būtu attiecīgi jāgroza.

(9) Šajā regulā paredzētie pasākumi ir saskaņā ar atzinumu, ko sniegusi Regulas (ES) 2018/1139 127. panta 1. punktā minētā komiteja,

IR PIEŅĒMUSI ŠO REGULU.

1. pants

Īstenošanas regulas (ES) Nr. 1206/2011 II pielikumu groza saskaņā ar šīs regulas I pielikumu.

2. pants

Īstenošanas regulu (ES) Nr. 1207/2011 groza šādi:

1) regulas 2. panta 2. punktu aizstāj ar šādu:

"2. Šo regulu piemēro visiem vispārējās gaisa satiksmes lidojumiem, kas Eiropas vienotajā gaisa telpā notiek atbilstīgi instrumentālo lidojumu noteikumiem, izņemot 7. panta 3. punktu un 7. panta 4. punktu, kuri attiecas uz visiem vispārējās gaisa satiksmes lidojumiem.";

2) regulas 4. panta 4. punktu svītro;

3) regulas 5. panta 5. un 6. punktu aizstāj ar šādiem:

"5. Ekspluatanti nodrošina, ka līdz 2020. gada 7. decembrim:

a) gaisa kuģi, kas veic 2. panta 2. punktā minētos lidojumus, tiek aprīkoti ar darbderīgiem sekundārā novērošanas radara atbildētājiem, kas atbilst šādiem nosacījumiem:

i) tiem ir II pielikuma A daļā noteiktās spējas;

ii) to nepārtrauktība ir pietiekama, lai izvairītos no darbības apdraudējuma;

b) gaisa kuģi ar maksimālo sertificēto pacelšanās masu virs 5 700 kg vai ar maksimālā patiesā kreisēšanas ātruma spēju lielāku par 250 mezgliem, kuri veic 2. panta 2. punktā minētos lidojumus un kuriem ir individuāls lidojumderīguma sertifikāts, kas pirmo reizi izdots 1995. gada 7. jūnijā vai pēc šā datuma, tiek aprīkoti ar darbderīgiem sekundārā novērošanas radara atbildētājiem, kuri atbilst šādiem nosacījumiem:

i) tiem ir II pielikuma A un B daļā noteiktās spējas;

ii) to nepārtrauktība ir pietiekama, lai izvairītos no darbības apdraudējuma;

c) fiksētu spārnu gaisa kuģi ar maksimālo sertificēto pacelšanās masu virs 5 700 kg vai ar maksimālā patiesā kreisēšanas ātruma spēju lielāku par 250 mezgliem, kuri veic 2. panta 2. punktā minētos lidojumus un kuriem ir individuāls lidojumderīguma sertifikāts, kas pirmo reizi izdots 1995. gada 7. jūnijā vai pēc šā datuma, tiek aprīkoti ar darbderīgiem sekundārā novērošanas radara atbildētājiem, kuri atbilst šādiem nosacījumiem:

i) tiem ir II pielikuma A, B un C daļā noteiktās spējas;

ii) to nepārtrauktība ir pietiekama, lai izvairītos no apdraudējuma darbībai.

Šā punkta pirmās daļas b) un c) apakšpunktu nepiemēro gaisa kuģiem, kas veic lidojumus Eiropas vienotajā gaisa telpā un kas ietilpst kādā no šīm kategorijām:

i) tie veic pārlidojumu apkopes veikšanai;

ii) tie veic pārlidojumu eksportēšanai;

iii) to ekspluatācija tiks izbeigta līdz 2025. gada 31. oktobrim.

Ekspluatanti, kas izmanto gaisa kuģi, kuram lidojumderīguma sertifikāts pirmo reizi izdots pirms 2020. gada 7. decembra, šā punkta pirmās daļas b) un c) apakšpunktā noteiktās prasības izpilda līdz 2023. gada 7. jūnijam, ievērojot šādus nosacījumus:

i) tie līdz 2020. gada 7. decembrim ir izveidojuši modernizācijas programmu, kas pierāda atbilstību šā punkta pirmās daļas b) un c) apakšpunkta prasībām;

ii) par minētajiem gaisa kuģiem nav saņemts Savienības finansējums, ko piešķir, lai šādus gaisa kuģus padarītu atbilstīgus šā punkta pirmās daļas b) un c) apakšpunkta prasībām.

Ja gaisa kuģa atbildētājiem uz laiku nav attiecīgo spēju, kas nodrošina atbilstību šā punkta pirmās daļas b) un c) apakšpunkta prasībām, ekspluatanti ir tiesīgi ar minētajiem gaisa kuģiem veikt lidojumus Eiropas vienotajā gaisa telpā ne vairāk kā trīs secīgas dienas.

6. Ekspluatanti nodrošina, ka gaisa kuģi, kas aprīkoti saskaņā ar 5. punktu un ar maksimālo sertificēto pacelšanās masu virs 5 700 kg vai ar maksimālā patiesā kreisēšanas ātruma spēju lielāku par 250 mezgliem, darbībā izmanto vairākas antenas ar tādu minimālo veiktspēju, kā noteikts Čikāgas konvencijas 10. pielikuma 3.1.2.10.4. punktā, IV sējums, trešais izdevums, ieskaitot visus grozījumus līdz Nr. 77.";

4) regulas 5. panta 7. punktu svītro;

5) regulas 6. panta 2. punktu svītro;

6) regulas 7. panta 2. punktu svītro;

7) regulas 7. panta 3. punktu aizstāj ar šādu:

"3. Dalībvalstis nodrošina, ka gaisa kuģu 24 bitu *ICAO* adreses piešķiršana gaisa kuģiem, kas aprīkoti ar S režīma atbildētāju, atbilst Čikāgas konvencijas 10. pielikuma 9. nodaļai un tās papildinājumam, III sējums, otrais izdevums, ieskaitot visus grozījumus līdz Nr. 90.";

8) regulas 8. panta 1. un 2. punktu aizstāj ar šādiem:

"1. Dalībvalstis nodrošina, ka vēlākais līdz 2020. gada 7. decembrim valsts gaisa kuģi atbilst 5. panta 5. punkta a) apakšpunkta prasībām.

2. Dalībvalstis nodrošina, ka vēlākais līdz 2020. gada 7. decembrim valsts transporta tipa gaisa kuģi atbilst 5. panta 5. punkta c) apakšpunkta prasībām.";

9) regulas 8. pantam pievieno šādu 8. punktu:

"8. Ja valsts gaisa kuģa atbildētājiem uz laiku nav attiecīgo spēju, kas nodrošina atbilstību šā panta 1. un 2. punkta prasībām, dalībvalstis ir tiesīgas atļaut veikt lidojumus ar attiecīgo gaisa kuģi Eiropas vienotajā gaisa telpā ne vairāk kā trīs secīgas dienas.";

10) regulas 14. pantu svītro;

11) iekļauj šādu 14.a pantu:

"*14.a pants*

Lidojuma plāni

To neaprīkoto valsts gaisa kuģu ekspluatanti, kas paziņoti saskaņā ar 8. panta 3. punktu, un to gaisa kuģu ekspluatanti, kas lidojumu veikšanai Eiropas vienotajā gaisa telpā nav aprīkoti saskaņā ar 5. panta 5. punktu, lidojuma plāna 18. pozīcijā iekļauj indikatoru SUR/EUADSBX vai SUR/EUEHSX, vai SUR/EUELSX, vai to kombināciju.";

12) regulas II pielikumu groza saskaņā ar šīs regulas II pielikumu;

13) regulas IV pielikumu groza saskaņā ar šīs regulas III pielikumu.

3. pants

Šī regula stājas spēkā divdesmitajā dienā pēc tās publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī.*

Šī regula uzliek saistības kopumā un ir tieši piemērojama visās dalībvalstīs.

Briselē, 2020. gada 29. aprīlī

Komisijas vārdā –
Priekšsēdētāja
Ursula VON DER LEYEN

I PIELIKUMS

Īstenošanas regulas (ES) Nr. 1206/2011 II pielikuma 3. punktu groza šādi:

1) punkta c) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

"c) gaisa kuģis, kam var piešķirt saskaņā ar 4. panta 6. punkta c) apakšpunktu izveidoto saskaņoto noteikto kodu, izlido vai kā citādi tiek novirzīts ārpus 1) punktā minētās gaisa telpas daļas;";

2) pievieno šādu d) apakšpunktu:

"d) valsts gaisa kuģis ir iesaistīts sensitīvās valsts darbībās vai mācībās, kuru veikšanai ir nepieciešama drošība un konfidencialitāte."

II PIELIKUMS

Īstenošanas regulas (ES) Nr. 1207/2011 II pielikumu groza šādi:

1) pielikuma A daļu groza šādi:

   a) daļas 1. punktu aizstāj ar šādu:

      "1. Sekundārā novērošanas radara atbildētāja minimālās spējas ir S režīma 2. līmeņa spējas, kas atbilst veikstspējas un darbības kritērijiem, kuri noteikti Čikāgas konvencijas 10. pielikumā, IV sējums, trešais izdevums, ietverot visus grozījumus līdz Nr. 77.";

   b) daļas 5. punktu aizstāj ar šādu:

      "5. Datu vienības, kas minētas 4. punktā, atbildētājs var pārraidīt, tikai izmantojot S režīma protokolu. Gaisa kuģa un iekārtas sertifikācijas process ietver šo datu vienību pārraidi.";

   c) daļas 6. punktu svītro;

2) pielikuma B daļu groza šādi:

   a) daļas 1. punktu aizstāj ar šādu:

      "1. Sekundārā novērošanas radara atbildētāja minimālās spējas ir S režīma 2. līmeņa spējas, kas atbilst veikstspējas un darbības kritērijiem, kuri noteikti Čikāgas konvencijas 10. pielikumā, IV sējums, trešais izdevums, ietverot visus grozījumus līdz Nr. 77.";

   b) daļas 15. punktu aizstāj ar šādu:

      "15. Izņemot formātus, kas rezervēti militāram lietojumam, datu vienības, kas minētas 14. punktā, atbildētājs var pārraidīt, tikai izmantojot pagarināto pašģenerējošo ADS-B protokolu. Gaisa kuģa un iekārtas sertifikācijas process ietver šo datu vienību pārraidi.";

   c) daļas 16. punktu svītro;

3) pielikuma C daļu groza šādi:

   a) daļas 2. punkta ievadfrāzi aizstāj ar šādu:

      "2. Atbildētājs atbilstīgi uz zemes bāzētas uzraudzības ķēdes pieprasījumam, izmantojot S režīma protokolu un saskaņā ar *ICAO* dokumentā Nr. 9871 (2. izdevums) norādīto formātu, pārraida šādas datu vienības, ja tās pieejamas uz digitālas kopnes:";

   b) daļas 4. punktu aizstāj ar šādu:

      "4. Datu vienības, kas minētas 3. punktā, atbildētājs var pārraidīt, tikai izmantojot S režīma protokolu. Gaisa kuģa un iekārtas sertifikācijas process ietver šo datu vienību pārraidi."

III PIELIKUMS

Īstenošanas regulas (ES) Nr. 1207/2011 IV pielikumu aizstāj ar šādu:

"IV PIELIKUMS

Prasības par 5. panta 2. punktā minēto oficiālo vienošanos noslēgšanu

Oficiālas vienošanās starp aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem par uzraudzības datu apmaiņu vai sniegšanu ietver šādu minimālo informāciju:

a) vienošanās puses;

b) vienošanās darbības termiņš;

c) uzraudzības datu apjoms;

d) uzraudzības datu avoti;

e) uzraudzības datu apmaiņas formāts;

f) uzraudzības datu pakalpojumu sniegšanas vieta;

g) vienošanās par pakalpojumu līmeni šādos aspektos:

— uzraudzības datu veiktspēja, kas noteikta 4. panta 3. punktā,

— procedūras neizmantojamības gadījumā;

h) izmaiņu pārvaldības procedūras;

i) kārtība ziņošanai par veiktspēju un pieejamību, tostarp neparedzētiem darbības pārtraukumiem;

j) vienošanās par pārvaldību un koordināciju;

k) uz zemes bāzētas uzraudzības ķēdes aizsardzības un paziņošanas kārtība."